Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2015Z01900

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de grote treinstoring rond Utrecht op 2 februari 2015* (ingezonden 4 februari 2015).

Vraag 1
Kent u de berichten «Spoorproblemen hangen Tweede Kamer de keel uit; Deskundige TU: Delft: systemen ProRail zijn verouderd»[1], «Software ProRail gatenkaas»[2], «Splinternieuwe software vol ontwerpfouten»[3], «Softwarefout oorzaak van treinstoring Utrecht»[4] en «Verkeersleiding ProRail kan bij brand uitwijken»?[5]

Vraag 2
Deelt u de mening dat een systeem niet «in control» is als in tien dagen tijd twee keer het complete knooppunt Utrecht langdurig plat ligt en na een dag nog steeds niet duidelijk is wat de oorzaak is van de storing? Welke acties onderneemt ProRail om dergelijke storingen in de toekomst te voorkomen en in ieder geval sneller te herstellen?

Vraag 3
Deelt u de mening dat ProRail werkt met verouderde systemen die niet flexibel zijn en dat het te veel tijd kost om deze systemen handmatig op te starten?

Vraag 4
Kunt u verklaren waarom treinen door een storing bij de treindienstleiding in Utrecht in zo’n groot gebied (Den Haag-Nijmegen / Amsterdam-Den Bosch) niet meer konden rijden, en dat zelfs treinen niet konden rijden die niet langs Utrecht komen zoals op de verbinding Alphen-Gouda of Elst-Arnhem?

[1] Volkskrant, 3 februari 2015
[2] Telegraaf, 3 februari 2015, http://www.telegraaf.nl/binnenland/23633003/__Software_ProRail_gatenkaas__.html
[3] Telegraaf, 3 februari 2015, http://www.telegraaf.nl/reportage/23632631/__Splinternieuwe_software_vol_ontwerpfouten__.html
[4] Treinreiziger.NL, 3 februari 2015, http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/telegraaf:_softwarefout_oorzaak_van_treinstoring_utrecht-146769
[5] Treinreiziger.NL, 3 februari 2015, Treinreiziger.NL, 9 september 2014, http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/verkeersleiding_prorail_kan_bij_brand_uitwijken-146488

Vraag 5
Is het mogelijk om bij een storing bij de treindienstleiding de aansturing van treinen aan de rand van het treindienstleidingsgebied snel over te dragen aan andere posten, zodat de storing zo veel mogelijk wordt beperkt tot een klein gebied?

Vraag 6
Is de infrastructuur voldoende robuust en flexibel om bij een dergelijke storing treinen te laten pendelen op de corridors rond het knooppunt, zodat ze het knooppunt zo dicht mogelijk kunnen naderen (bijvoorbeeld bij deze storing op de corridors Den Haag-Gouda en Arnhem-Driebergen-Zeist)?

Vraag 7
Deelt u de mening dat een storing er nooit toe mag leiden dat een compleet knooppunt zoals Utrecht zo langdurig wordt getroffen? Is het mogelijk de beveiliging, de aansturing van de treinen en de stroomvoorziening robuuster te maken door deze op grote knooppunten te compartimenteren, zodat een optredende storing beperkt blijft tot een specifieke corridor? Bent u daartoe bereid?

Vraag 8
Hoeveel miljoen euro is inmiddels geïnvesteerd in backup-systemen voor onder meer de treindienstleiding, de aansturing van seinen en wissels en de stroomvoorziening voor deze systemen en voor de treinen? Kunt u aangeven welke systemen die cruciaal zijn voor een ongestoorde treindienst momenteel wel zijn voorzien van een backup en welke niet?

Vraag 9
Klopt het dat de problemen zijn verergerd doordat het backup-systeem ging communiceren met het oude systeem? Is er proefgedraaid met deze backup-systemen om dit soort ontwerpfouten te traceren en op te lossen?

Vraag 10
Klopt het dat uitwijken van de verkeersleidingpost naar het splinternieuwe Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) wel is voorbereid, maar dat hiervoor niet is gekozen omdat dit enkele uren kost? Bent u bereid te onderzoeken of deze procedure kan worden versneld zodat het OCCR binnen maximaal twee uur de verkeersleiding kan overnemen?

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid De Boer (VVD), ingezonden 3 februari 2015 (vraagnummer 2015Z01727).